

FR1197434**Patent number:** FR1197434**Publication date:** 1959-12-01**Inventor:** MEILHAC HENRI**Applicant:****Classification:****- international:** *B60D1/00; B62D21/18; B62D53/02; B62D53/04;
B62D53/06; B60D1/00; B62D21/18; B62D53/00;***- european:** B60D1/00; B62D21/18C; B62D53/02; B62D53/04;
B62D53/04B; B62D53/06B2C**Application number:** FRD1197434 19580625**Priority number(s):** FRT1197434 19580625**Report a data error here**

Abstract not available for FR1197434

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



Avant-train routier à traction avant.

M. HENRI MEILHAC résidant en France (Hérault).

Demandé le 25 juin 1958, à 10 heures, à Avignon.

Délivré le 1^{er} juin 1959. — Publié le 1^{er} décembre 1959.

La présente invention se rapporte à un avant-train routier, à traction avant, tous terrains, avec essieu arrière escamotable.

Un tel avant-train présente la particularité de pouvoir être réalisé, soit directement en fabrique, soit par transformation d'un camion existant, dont on couperait une partie du plateau, en y adaptant un essieu arrière escamotable et le dispositif d'accouplement d'une remorque.

Il offre l'avantage, étant tracteur à roues directrices et motrices et en pouvant s'accoupler d'une manière rigide avec une remorque, de constituer un unique véhicule, de toute longueur, d'une manœuvre beaucoup plus facile, surtout pour des livraisons en ville et manœuvre en marche arrière, sur wagon en bout, par exemple.

Le dispositif d'accouplement, rotatif transversalement, permet une dénivellation de l'une ou l'autre des roues, sans que la rigidité de l'ensemble ait à en souffrir et est conçu pour assurer la transmission du freinage à la remorque, par l'action d'un servo-frein.

A l'arrière de l'avant-train, un essieu est relié à un dispositif de relevage, qui permet de relever les roues quand l'avant-train est accouplé à la remorque en ordre de marche ou de les ramener à terre pour maintenir l'avant-train et aussi pour faciliter la manœuvre d'accouplement et de découplement; la remorque reposant alors sur sa béquille de modèle quelconque connu.

Les dessins annexés sont schématiques, non limitatifs et sont donnés à titre illustratif de la description ci-après.

La fig. 1 est une vue en perspective d'un avant-train 1 accouplé avec une remorque 2, au moyen du dispositif d'accouplement 3, dont l'emplacement est conventionnellement rendu visible sur le dessin; la ligne transversale 4 représentant la jointure des deux éléments: remorque et avant-train. On remarquera une des roues 5, en position relevée, solidaire de l'essieu non visible.

La fig. 2 montre le détail du dispositif d'accouplement en position séparée, vu en partie en coupe.

La fig. 3 représente le dispositif d'accouplement,

en position de travail, vu, également, partie en coupe.

Ce dispositif est composé d'une queue d'attelage 6, fixée par deux paliers au châssis de l'avant-train et d'une boîte conique 7, solidaire de la remorque.

L'élément tubulaire, ou de section circulaire 8, qui, dans ce dernier cas comporte un évidement formant conduit interne, a une partie tronconique entrant dans la boîte 7 d'une manière jointive. La partie avant repose sur deux paliers 9 et est arrêtée en bout par tous moyens connus. La partie tronconique arrière entre dans la boîte à intérieur tronconique 7 fixée à la remorque, dont elle est rendue solidaire par une forte clavette 10 ou par tout autre moyen d'immobilisation.

Cette clavette 10 qui peut traverser ou non tout l'ensemble, peut être placée sur une chape (non représentée) soudée après la queue d'attelage 6, et emprisonnant un guide mâle, solidaire de la remorque, ou inversement.

Au fond de la boîte 7 se trouve une couronne de caoutchouc 11, dont le rôle est d'assurer une étanchéité à l'extrémité du tube tronconique 8, en même temps que de servir d'amortisseur au moment de l'attelage. La forme tronconique facilite la manœuvre d'accouplement.

Une caractéristique importante réside en ce que le conduit du servo-frein, venant de l'avant, entre dans la partie du tube 8, en 12, sous l'avant-train, en un endroit quelconque. L'air passé vers le fond de la partie tronconique, jointée par l'anneau de caoutchouc 11, ressort par le conduit 13 pour aller actionner le frein de la remorque. Ce trajet est représenté par deux lignes discontinues.

On comprend que l'avant-train et sa remorque sont réellement solidaires et ne peuvent qu'osciller transversalement.

La possibilité de transformer un camion existant constitue un avantage économique.

L'invention peut aussi bien se monter sur avant-train comportant plusieurs ponts tracteurs-directeurs, à braquage synchronisé.

On peut utiliser diverses remorques, par exemple, à plusieurs essieux ou à pont moteur en passant

par la prise de mouvement qui rejoint la boîte de transfert.

Ayant l'avantage d'être toujours dans l'axe de la remorque, l'avant-train peut être équipé d'un ou plusieurs treuils.

On peut réaliser une liaison électrique entre l'avant-train et la remorque par simple contact de plots se trouvant entre les deux éléments jointifs.

L'invention ne se borne pas seulement à la réalisation décrite ci-dessus, mais comprend toute variante qui n'en constituerait qu'un dérivé, un transfert ou une extension.

RÉSUMÉ

Avant-train routier à traction avant, caractérisé par :

L'avant-train peut être réalisé directement de fabrique ou par transformation d'un camion à traction avant de modèle courant, la partie arrière de l'avant-

train étant munie d'un essieu, escamotable pendant la marche accouplée;

L'avant-train est rendu solidaire d'une remorque au moyen d'un dispositif tubulaire d'accouplement;

Le dispositif tubulaire d'accouplement repose à l'avant, sur des paliers, permettant une oscillation transversale, comporte une partie arrière tronconique, entrant jointivement dans un boîtier solidaire de la remorque;

Un anneau de caoutchouc placé au fond de ce boîtier, assure l'étanchéité nécessaire au passage de l'air servant à actionner le dispositif de freinage;

Le tube d'accouplement sert de conduit à l'air venant du servo-moteur, pour l'envoyer aux freins de la remorque.

HENRI MEILHAC.

Par procuration :

E. BIBERON.

FIG. 1

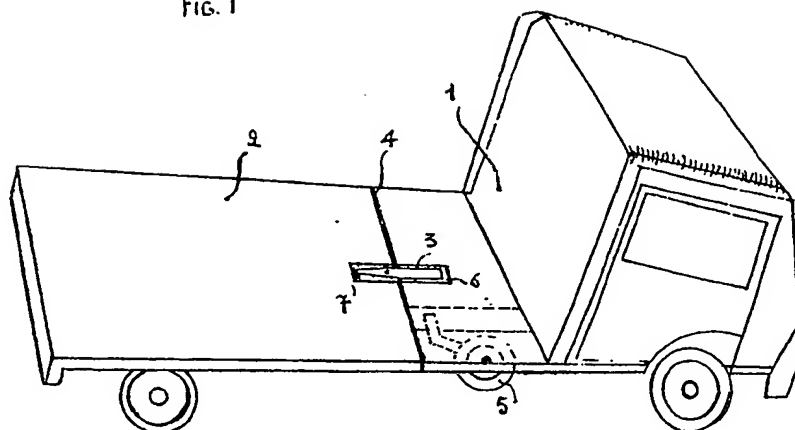


FIG. 2

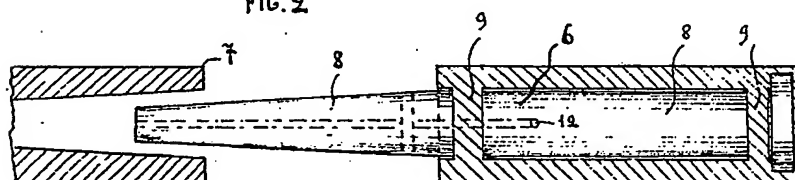


FIG. 3

